



TRACECA A PROJECT BETWEEN THE CENTRAL ASIAN COUNTRIES, THE COUNTRIES OF THE CAUCASUS REGION AND THE EU - THE PLACE OF BULGARIA: GEOSTRATEGIC, ECONOMIC ASPECTS AND PERSPECTIVES

Abstract: The TRACECA project start by the agreement signed in May 1993, when a conference was held in Brussels under the auspices and funding of the EU, attended by the Ministers of Transport and Trade of five Central Asian countries (Kazakhstan, Turkmenistan, Uzbekistan, Tajikistan and Kyrgyz Republic) and three from the Caucasus region (Azerbaijan, Armenia and Georgia) - all are republics from the former Soviet Union.

The established Intergovernmental Commission of the participating countries addresses all issues related to transport corridors, rail, sea, intermodal, land and air.

The countries of the Caspian coast have resolved the contradictions over the division of the Caspian Sea-lake and its resources and signed a convention in 2018.

Issues of customs services, transit and transport permits, transfer of goods and services in accordance with world standards and the WTO.

Financial instruments and investments were used, a database was created and the European GPS Galileo was applied.

The adopted Strategy of the Intergovernmental Commission TRACECA for the period 2016-2026 and a Master Plan has been developed with proposed projects by the countries.

Bulgaria has been an active participant in the program since 2000, and after our accession to the EU has made a significant contribution to the bilateral relations with the countries of the Caucasus and Central Asia.

The first Caspian Economic Forum in August 2019, the signing of the Convention on the Caspian Sea section a year earlier are the result of the EU's targeted policy for developing the TRACECA program.

Author information:

Boyko Cherkovaliev

Ministry of Economy, Foreign Economic Cooperation Head office, Sofia

✉ boyko1954@abv.bg; b.georgiev@mi.government.bg

🌐 Bulgaria

Keywords:

transport corridors, Intergovernmental multilateral Commission, Poti port, First Caspian Forum

I. ВЪВЕДЕНИЕ - ИСТОРИЯ

Великият път на коприната е понятие, зад което повече от 2200 години се крият икономическите, политически и културни традиции на двете най-големи цивилизации на Земята – тази на Изтока и Запада. Ръководството на ЕК, в края на 20 – ти и началото на 21-ви век лансира идеята за транспортния коридор ТРАСЕКА.

В това отношение Европейският съюз изпревари китайското ръководство, което едва през 2013 година обяви инициативата *One Belt, one Road (Един пояс, един път)*, която стана популярна като *"Новият път на коприната"*.

Проектът ТРАСЕКА води началото си от подписаното на проведената под егидата и финансирането на ЕС конференция през май 1993 г. в Брюксел споразумение, в която участваха министрите на транспорта и търговията на пет държави от Централна Азия (Казакстан, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан и Киргизската република) и три от

Кавказкия регион (Азербайджан, Армения и Грузия) – всички доскоро републики на бившия Съветски съюз.

Подписаното споразумение създава условия за прилагане на Програма за техническо съдействие, финансирана от Европейския съюз, за развитието на транспортни коридори по направлението Запад – Изток, през Адриатическо и Черно море, Кавказ, Каспийско море и Централна Азия, за Китай). [13,15]

В коридора, започващ от италианското пристанище Бриндизи, са включени албанските адриатически портове Дуръс и Вльора, черноморските Варна, Бургас, Констанца, Потти и Батуми на България, Румъния и Грузия, черноморската и каспийската фериботни връзки Варна – Иличовск – Потти / Батуми и Баку – Туркменбаши, железопътните и автомобилните мрежи на Албания, Северна Македония, България, Грузия, Азербайджан, Туркменистан, Узбекистан, Киргизстан, Казахстан и Китай, както и тихоокеанските пристанища на Китай и иранските на Каспийско море и Персийския залив. През следващите години, в програмата се включиха Украйна и Молдова, а през 2000 – България, Румъния и Турция. През 2004 се присъедини и Иран. Идеята на ЕС да се изградят транспортни коридори за свободно движение на стоки, капитали и хора, успоредни на 40 паралел, като се привлекат ресурсите на новопоявилите се държави.

II. МЕТОДИКИ

За изследване и анализ са използвани следните методи:

1. Метод на сравняването или компаривистика или компаративен метод от (*engl. compare, fr. comparer, сравнявам*), основан на сравнителен анализ на събитията. [1]
2. Ивент-анализ, събитийен анализ, от (*engl. event, fr. évènement събитие*), позволяващ да се анализират явленията на примера на конкретни събития;
3. Дискурсивен метод, основан на анализа на изказвания, речи, пресконференции и др. публични изяви на представители на икономическия, военен, политически и интелектуален елит от различни държави по основни проблеми на транспортния коридор;
4. Исторически анализ - анализ на факторите и причините, които са определящи за обхвата, възникването и развитието на различните технологии на товари, от възникването на обществения товарен транспорт до наши дни;
5. Системен подход - този подход е приложим главно при оценката на явления от различен ранг и конкретно за проектирането и прокарването на трасетата и разработването на модела за оценка на ефективността на товарни превози;
6. Структурен анализ, позволяващ да се отделят системообразуващите фактори от изследвания въпрос и да се обобщават получените резултати;
7. Многофакторен (Многокритерен) анализ (МКА) - един от инструментите, използвани в генералния план за оценка на всеки пилотен проект по отношение подобряването на ефективността и пригодността на мрежата TRACECA.

III. ИЗЛОЖЕНИЕ

1. Участието на Република България в проекта TRACECA

На 8 септември 1998 г. на международната конференция на високо равнище в Баку, Азербайджан, държавните и правителствени ръководителите на 12 страни, Армения, Азербайджан, България, Грузия, Казахстан, Киргизката република, Молдова, Румъния, Таджикистан, Турция, Узбекистан и Украйна, 13 международни организации и делегации от 32 други държави, подписаха Основна многостранна спогодба за международен транспорт за развитие на коридора Европа-Кавказ-Азия (*Основната спогодба, Спогодбата*) с четири Технически приложения (*ТП*) към нея за международен автомобилен транспорт, международен

железопътен транспорт, международно търговско корабоплаване, митнически процедури и обработка на документи и за възстановяването на историческия *Път на коприната* през тези държави. Това е първият факт за привличането на Китай към същността на ТРАСЕКА.

От българска страна Спогодбата е подписана от президента Петър Стоянов.

Подписаното Основното многостранно споразумение за международен транспорт за развитието на коридора Европа-Кавказ-Азия е принос към реалния икономически смисъл на програмата ТРАСЕКА.

Разпоредбите на Спогодбата и Техническите приложения към нея регламентират осъществяването на международните превози с използването на всички видове транспорт, като предоставят на участниците в Споразумението възможно най-добри условия за транзит на стоки и пътници, намалени тарифи и други допустими и приемливи за страните облекчения. България е активен участник в процеса на изработване на многостранния международен договор, с който се полага правната основа на най-пряката транспортна връзка между Европа и Централна Азия.

След присъединяването на Република България и Румъния към ЕС, юридическите експерти на Европейската комисия изразиха становище за несъответствието на определени разпоредби от Спогодбата и ТП към нея с имплементираното европейско законодателство. След провеждането на няколко кръга двустранни преговори относно възможните начини за въвеждане на необходимите изменения в задълженията, България и Румъния се споразумяха това да стане чрез подписването на Декларация и Протокол за изменение и допълнение на Основната спогодба.

Проектът на Протокола за изменение и допълнение на Основната спогодба относно новото правно положение на Република България и Румъния като държави-членки са подписани в гр. Астана, сега Нур-султан, Република Казахстан на 13 декември 2007 г. Тези международни документи не противоречат на разпоредбите на Конституцията на Република България, на действащото законодателство, на *acquis communautaire* и международните задължения на държавата ни.

На основание чл.85,ал.1, т.8 и ал.3 от Конституцията на Република България Народното събрание ратифицира със закон Протокола за изменения и допълнения към Основната многостранна спогодба за международен транспорт за развитието на коридора Европа-Кавказ-Азия относно новото правно положение на Република България и Румъния като държави членки на ЕС. [12**]

Период от 2000 до влизането ни заедно с Румъния в ЕС през 2007 г.

През този период отношенията са насочени към изграждането на институционалната организация на отношенията България - ТРАСЕКА.

Република България призна нововъзникналите държави от пост-съветското пространство, установи дипломатически отношения с тях, подписа с почти всички от тях икономически споразумения за сътрудничество и осъществи търговски стокообмен. Започна провеждането на редовни заседания на междуправителствените комисии в областта на икономиката, енергетиката, културата, здравеопазването, образованието и др.

След влизането ни в ЕС нашата страна нотифицира и преподписа нови Съглашения за провеждане на МПК съгласно Лисабонския договор за функционирането на ЕС и ограниченията на чл. 207.

Отношенията ни със страните от двата региона на ТРАСЕКА се развиват динамично въпреки кризите и нестабилната политическа обстановка в някои от тях.

По настоящем препятствията от Лисабонския договор, касаещи ограниченията във външнотърговската политика за страните-членки, са преодолени и България подготвя икономическо споразумение с Киргизската република 2020 г. [7]

2. Създаване на многостранната МПК и изграждане на българските институции

С Постановление на МС № 135 от 19 юли 2000 година се създава Държавно-обществена комисия за прилагане на разпоредбите и за упражняване на контрол по изпълнението на Основната многостранна спогодба за развитието на коридора Европа-Кавказ-Азия. Българските интереси са насочени към черноморския регион, коридор №8 и Дунавската стратегия за развитието инфраструктурата и привличането на инвестиции на наша територия. [13]

2.1. Българската черноморска инфраструктура и връзките ѝ с Кавказкия и Централно-азиатския региони са недоразвити и с недостатъчна управленска визия. През периода на социализма нашият флот и пристанищна инфраструктура се развиваха в насока взаимоотношенията ни с бившия СССР. За съжаление през последните 30 години възможностите на различни донорски програми и дори членството ни в ЕС не постигна желаната модернизация и използване на вече съществуващите мощности.

2.1.1. Бургас и Варна и конкуренцията на Румъния - за съжаление пристанището в *Констанца* е предпочетено пред нашите от страна на Казахстан и Туркменистан.

2.1.2. Сътрудничество с Кавказките държави Грузия, Армения, Азербайджан:

Това сътрудничество помогна на Грузия да избегне на дисбаланса между нашия и източния черноморски район. Бяха предприети мерки и реализирани инфраструктурни проекти за развитието и реконструкцията на пристанищата в Потти и Батуми.

3. Пристанище Потти

Грузинската държава изгради мегапорт с годишен капацитет за превоз на товари от 50 милиона тона и 2 милиона TEU. [11] С дълбочина на водата до 16 метра пристанището ще може да побере най-големите кораби, плаващи в Черно море. Съседна зона на индустриална и свободна търговия допълва прогнозирания ръст на товароносимостта. Терминалът Потти е сертифициран по ISO 9001-2008. Това подкрепя неговата система за управление на качеството за операции по обработка на товари, съхранение на товари, обслужване на кораби в пристанището, осигуряване на безопасността на екипажа и пътниците. Нашият принос е само в организацията на ферибот Варна-Потти-Бургас.

Морското пристанище Потти е най-голямото пристанище, обработващо течности, сухи насипни товари, пътнически фериботи и 85% от контейнерния трафик на Грузия. Многофункционалното съоръжение има 15 корабни места, обща дължина на кея 2 900 метра, повече от 20 кейови кранове и 17 км. железопътна линия.

Пристанището служи като основен вход за търговия между Европа, Грузия, Армения и Азербайджан и е идеално разположено, за да се превърне в център на търговията в Централна Азия. То предлага директен фериботен трафик с черноморските пристанища на Украйна, Русия и България и е свързано с железопътната мрежа на гр. Карс, Турция.

3.1. Инвестиции за 80 млн. USD

От април 2011 г. са инвестирани над 80 милиона щатски долара за модернизиране на остарялата пристанищна инфраструктура и обслужващи съоръжения, включително изграждането на нов Митнически център и нови железопътни и товарни съоръжения.

През май 2013 г. е открит терминал за преработка на зърно с потенциал от 500 000 тона годишен капацитет, който отвори алтернативен маршрут за износ на пшеница от Централна

Азия, регионите на Черно море и Средиземноморието. Това е последвано от откриването на нов терминал за контейнерни превози през 2014 г. Следващата фаза на плана за разширяване, е завършен през 2018 г. и включва две нови дълбоководни корабни места, способни да приемат плавателни съдове с капацитет 9 000 TEU, и годишен капацитет на пропускане от един милион TEU. [11]

3.2. Терминал за насипни товари

През 2017 г. терминал Поти Грузия добави два буксира Svitzer Azimuth Stern-Drive (ASD), за да подобри значително оперативните възможности в лоши метеорологични условия. През 2018 г. пристанището поръча нов, най-модерен, въртящ се разпръсквач за товарене на меден концентрат в насипни съдове, проектиран да подобри ефективността и да намали до минимум въздействието върху околната среда по време на операции за товарене на насипни товари.

През 2018 г. Консорциумът за нови терминали Поти подписа Меморандум за разбирателство за инвестиция в размер на 100 милиона долара за терминал за насипни товари, който може да обработва 1,5 милиона тона сух насипен товар годишно и да генерира нови търговски възможности за клиенти в грузинския участък транзитния коридор. [5]

4. Ролята на Република България в поддържането на икономическите и политически отношения със страните от ТРАСЕКА

Република България провежда последователна външна и икономическа политика със страните от региона. В началото на 90те години на миналия век всички новообразувани държави, бивши съветски републики, бяха признати и с тях бяха установени дипломатически отношения.

Сборна справка посочва по стани от 1993 до 2019 са проведени следните МПК:

С Узбекистан 5, последна 2019

Туркменистан 4, последна 2019

Казахстан 4, последна в 2016

Грузия 6, последна 2019

Армения 8, последна в 2019

Азербайджан 5, последна в 2019

Украйна 6 последна в 2010

Молдова 8, последна 2016

Русия 17, последна 2019

Иран 19, последна 2019

Дипломатическите отношения между България (тогава Княжество България) и Иран (тогава Персия) се установяват на 15-ти ноември 1897. Отношенията между двете страни в търговско-икономическата област се регулират от Смесена междууправителствена комисия за икономическо, промишлено, търговско и техническо сътрудничество - учредена през 1984 г. [88]

5. Участие на Руската федерация

До неотдавна Москва гледаше с пренебрежение на проекта. Чуваха се авторитетни гласове, че чисто икономически идеята за възстановяване на „Великия път на коприната“ никога няма да се оправдае, защото трябва да се конкурира с велика транзитна страна като Русия, а ТРАСЕКА е измислена като стръв за държавите от Кавказкия регион и Централна Азия, за да ги измъкне от зависимостта на могъщия им северен съсед. [6, 15]

В публичното пространство се лансираха, като вече постигнати, очаквания, които още стоят на дневен ред в руската икономика – модернизирването на Транссибирския железен път, дострояването на Байкало-Амурската магистрала, разработването на коридора „Север – Юг“ между Русия, Иран и Индия през Каспийско море и т. н. [9, 10]

„.....но Русия не може да бъде заобиколена Ж.П. Сартр.“

През първата половина на 2015 г. общата търговия между Китай и ЕС възлиза на 219,4 млрд. долара. Това налага търсене на алтернативни сухоземни пътища.

Като се има предвид географското местоположение на Китай и северните му провинции може да намери за по-изгодно и по-бързо да доставят стоки през коридора на Северния път на коприната, като до голяма степен се заобикаля Транссибирската железница [5] или изцяло да се заобиколи чрез т.н. коридор е Транскаспийския маршрут. Той изцяло заобикаля Русия. Чрез него стоките следват маршрута от китайския град Урумчи с железопътен транспорт през казахстанския Достик до пристанище Актау, оттам - с ферибот през Каспийско море до азербайджанското пристанище Алат, след това с железопътен транспорт през територията на Азербайджан до грузинския град Потти, откъдето се доставят с ферибот до Истанбул. Сега съществува и друга възможност - чрез построената жп линия Тблиси-Карс влаковите композиции минават през територията на Турция за Истанбул и Европа.

Маршрутът е кръстен „Копринен вятър“ и е разработен в края на 2012 г. в рамките на транспортно-логистичен проект, който е насочен към укрепване на международното икономическо сътрудничество между Европейския съюз и страните от Черноморския регион, Южен Кавказ и Централна Азия.

През средата на декември 2015 година пристига първия ж.п. състав от Китай в Грузия. Тогавашният премиер на Грузия, *И. Гарибашвили*, на тържествената церемония по посрещането на влаковата композиция от Китай на гарата в столицата Тблиси заяви, *че сега може за безпрецедентно кратките срокове от 8-10 дни стоките да пристигнат в страната и за още 3-5 дни да ги изпратят през Турция – Карс в Истанбул и Европа.* [6] Тези товари пътуват по море до Европа за 40–45 дни, а по пътя на *Копринения вятър* времето се съкращава три-четири пъти.

6. Стратегия за развитието на ТРАСЕКА за периода 2016-2026 г.

Настоящият период ще доразвие редица преимущества отразени в *Приложение 3* на Стратегия на МПК ТРАСЕКА за развитието на международния коридор Европа-Кавказ-Азия на 2016-2026 г., разработен въз основа на Мастер-плана ТРАСЕКА и предложенията на Държавите-участнички. [3]

6.1. Мастер план - същност

Нарастването на търговската и транспортната привлекателност на коридора се осъществява чрез изготвянето на *Мастер-план*. Така са определят рамковите въпроси, насочени към създаването на непрекъснати логистични вериги и ефективни мултимодални превози по коридора.

Планът е подкрепен от редица пилотни проекти, разработени за постигането на тази цел. Проектите ще бъдат избирани чрез *МКА-метод* [3,4] от предложения, подадени от страните бенефициенти, или идентифицирани съвместно със заинтересованите страни.

Генералният план ще включва набор от политически препоръки, системни цели и приоритети, които да насочват вземащите решения по коридора ТРАСЕКА в съответствие със стратегията на МПК в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен план.

6.2. Условието за развитие на ТРАСЕКА за периода 2016-2026 са следните:

- Високият темп на ръст на страните участнички
- Тенденцията на преместване производството от икономическите субекти на ЕС към Централно-азиатския и Далечно-източните региони
- Продължаващият икономически ръст на Китайската Народна Република въпреки Корона пандемията
- Повишаване надеждността на доставките по трасетата [2,3,4]

7. Провеждане на Първия каспийски икономически форум част от ТРАСЕКА беше възможен поради подписването на Конвенцията за делимитацията на Каспийско море

Организационната и информационно-технологичната подкрепа на Форума се осигурява от Организационния комитет, който се ръководи от заместник-председателя на Кабинета на министрите на Туркменистан, министър на външните работи на Туркменистан.

Ден преди форума (10 август 2019 г.) се организира среща на министрите на компетентните органи на страните, отговорни за изпълнението на Споразумението между правителствата на каспийските държави за търговско-икономическо сътрудничество и Споразумението между правителствата на каспийските държави за сътрудничество в областта на транспорта. В дневния ред на срещата е включено обсъждането на практическото прилагане на тези споразумения.

Успоредно с министерската среща на компетентните органи на страните (11 август 2019 г.) се проведе среща на представители на деловите среди на каспийските държави, подготовка на Меморандум за разбирателство за създаването на Бизнес съвет на каспийските държави. На форума бяха поканени делегации от прикаспийските държави, които включват:

- членове на правителствата.
- ръководители на икономически министерства и ведомства на правителствата на каспийските държави.
- ръководители на дипломатически мисии на каспийските държави.
- ръководители на региони и ръководители на икономически сдружения на регионалните правителства на крайбрежните държави.
- ръководители на фирми, банки, асоциации и сдружения на индустриалци и предприемачи, представители на бизнес общността.
- учени.
- представители на медиите.

Форумът се проведе в **три части**: Международна конференция, Каспийска изложба за иновативни технологии и правна част (подписване на договори, споразумения, контракти).

В първата част на форума (11 август 2019 г.) включваше международна конференция по следните въпроси:

- изпълнение на съвместни инвестиционни проекти и програми.
- обмен на опит при създаването и развитието на специални, свободни икономически зони.
- обмен на опит в областта на законодателството, стандартите, правилата и статистическата информация в икономическата сфера.
- сътрудничество в цифровата икономика.
- развитие на сътрудничеството между регионите на крайбрежните държави.
- създаване на съвместни предприятия.

Успоредно с Конференцията се организираха бизнес-форуми и кръгли маси.

Към втората част на форума се организира Каспийска изложба за иновативни технологии.

В третата част от форума (12 август 2019 г.) се организираха срещи между представителите на страните, бизнес средите и компаниите, подписване на договорените документи. [12**]

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ИЗВОДИ

1. Проектът ТРАСЕКА е мащабна програма на ЕС за сътрудничество със страните от Централна Азия и Кавказския регион с почти 30 годишна история.
2. Създадени са механизми за инвестиции и развитие на транспортни коридори успоредни на 40 паралел.
3. Създадени са условия и е изградено на дълбоководно пристанище Поти в Грузия.
4. Подписана е Конвенция за правния статус на акваторията на Каспийско море.
5. Изградена е ж.п. линията от Тбилиси, Грузия до гр. Карс, Турция.
6. Изграден е ж.п. пръстен около Каспийско море в направление Север-Юг с отклонения от Туркменистан за [Иран.]
7. Въпреки кризата с пандемията, проекта продължава с нов програмен период до 2026 година.

References:

1. Politika USA v Kaspiyskom regione: Azerbaydzan, Kazahstan and Turkmenistan, avtoreferat Gilmutdinova D.A, avtoreferar dissertacii na soiskanie uchennoy stepeni kandidata politicheskikh nauk, Dilomatičeskaya academia Ministerstva innostranyh del Rossiyskoy Federacii, 2007.
2. Pilotni proekty na Master plana po programata TRACEKA <http://www.traceca-org.org/ru/tekhnicheskoe-sodeistvie/regionalnyi-proekt-traseka-logisticheskie-processy-i-morskie-magistrali-ii/master-plan/osnovnoi-dokument/prilozhenie-9-obzory-po-stranam-i-pilotnye-proekty/>.
3. Master plan <http://www.traceca-org.org/ru/tekhnicheskoe-sodeistvie/regionalnyi-proekt-traseka-logisticheskie-processy-i-morskie-magistrali-ii/master-plan/>.
4. Regionalni proekt <http://www.traceca-org.org/ru/tekhnicheskoe-sodeistvie/regionalnyi-proekt-traseka-logisticheskie-processy-i-morskie-magistrali-ii/master-plan/osnovnoi-dokument/>.
5. Pristanishte Poti <https://www.flickr.com/photos/apmterminals/49857510488/in/album-72157695203121540/>.
6. Gazeta RU, Uchastie na Ruskata federacia v proekta TRACEKA, <https://www.gazeta.ru/business/2015/12/27/7995287.shtml>.
7. Orudzev Polad Shmistan, Rol pashirenia TRACEKA v ekonomicheskoy integracii stran turkskogo mira UDK: 656.2; 339.9; 327.
8. Programa mezhdunarodnogo transportnogo koridora Evropa-Kavkaz-Azia (TRACEKA) Ministerstvo na vunshnite raboti na Azerbaydzn, <https://mincom.gov.az/ru/view/pages/103/>.
9. Moskovskij centr Karnegi, Black Sea Peace building network doklad ekspertnaya gruppa doklad № 2010/2 Chernomorskiy region vo vneshnepoliticheskikh kfncepciyah: Rossiya and Turcia na Chernom more. Dokladchik Aleuiandr Vassilev, Institut Vostsokovedenya RAN, <https://present5.com/formirovanie-novyx-transportnyx-koridorov-v-proekte-shelkovyj-put/>.
10. Formirovanie novykh transportnykh koridorov v proekte Shelkovyj put <https://present5.com/formirovanie-novyx-transportnyx-koridorov-v-proekte-shelkovyj-put/>.
11. Opreделение za 1 TEU <https://profit.bg/investitsii-abv/obuchenie/kakvo-e-teu/>.
12. ** Po archivni material i dokumenti za posochenite periodi v MEET, MEE and ME.

13. Postanovlenie № 135 ot 19 July 2000 g. Za sazdavane na durzavno-obstestvena konsultativna komisya TRACEKA.
14. North and Central Asia as a transit hub: potential, challenges and the way forward https://www.unescap.org/sites/default/files/North%20and%20Central%20Asia%20as%20a%20Transit%20Hub%20_final.pdf.
15. Zheko Stanev TRACEKA – golyamata igra za proekta na veka, Bulgarian geopolitical society №1, 2007.